



Images en surface, mouvements d'images

Dominique Trouche

► To cite this version:

Dominique Trouche. Images en surface, mouvements d'images : Pratique du tuning et transformations esthétiques. Revista Română de Comunicare și Relații Publice, 2008, 18 ani de comunicare, 14, pp.10. hal-01090871

HAL Id: hal-01090871

<https://hal.science/hal-01090871>

Submitted on 4 Dec 2014

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Dominique TROUCHE

MCF en Sciences de l'information et de la communication

Université de Toulouse ; UPS ; LERASS ; BP 67701, F-31077 Toulouse cedex 4, France

dtrouche@gmail.com

Version auteur de l'article publié :

TROUCHE D., 2008. Images en surface, mouvements d'images. Pratique du tuning et transformations esthétiques. *Revistei Române de Comunicare și Relații Publice*, n°14, p. 115-124.

Images en surface, mouvements d'images. Pratique du *tuning* et transformations esthétiques

Au regard de l'invention de l'automobile, la pratique de la personnalisation est relativement ancienne puisqu'elle daterait des années 1950. Ainsi le *tuning* n'est pas un phénomène, tel qu'Edgar Morin définit ce dernier¹, mais bien davantage une pratique toute à la fois populaire² et plutôt souterraine. Par cet article nous souhaitons ainsi interroger l'apparente évidence de cette pratique de personnalisation ; notre objectif est de percevoir derrière le visible, par les modifications esthétiques et mécaniques effectuées sur une automobile, l'espace de la transformation active et mouvementée d'images³. Les voitures, et plus particulièrement celles qui font l'objet de processus de modification, connues sous le nom de « *tuning* », sont, à travers leur apparente simplicité et leurs représentations, les signes expressifs de mutations visuelles plus globales. Si l'automobile porte classiquement des signes distinctifs assez généraux (voiture de luxe, familiale, urbaine, etc.) la pratique du *tuning* affecte ces signes pour fabriquer une autre image qui, soit se superpose au véhicule original, soit le transforme en profondeur⁴. C'est le travail effectué sur la *surface* du véhicule qui nous intéresse tout particulièrement. En ce sens, nous montrerons que l'intention des auteurs de voitures *tunées* se trouve débordée par la résonnance esthétique de l'image ainsi fabriquée. L'apparence de ces modèles individualisés fait sens dans une analyse plus globale sur la multiplicité des images et leur entrechoquement au quotidien. Dans *Paysages d'images*, Alain Mons est parti du constat d'une « esthétisation généralisée produite par l'ubiquité et par la profusion des images, des signes, des apparences, soit dans l'espace urbain, soit dans le lieu

¹ Edgar Morin écrit que « Le phénomène est ce qui apparaît, émerge dans la réalité sociale, comme donnée (ou ensemble de donnée) relativement isolable ». Voir *La Rumeur d'Orléans*, Paris, Seuil, 1969, p. 245.

² Une image stéréotypée est attachée aux transformations produites sur les automobiles tunées ainsi qu'à leurs conducteurs. La pratique du *tuning* vise toute à la fois la personnalisation d'une automobile pour la différencier de la production en série et le jeu avec cette apparence ainsi transformée : d'une manière très codifiée, les « *tuneurs* » se mettent en scène dans l'espace urbain avec leurs automobiles ; la carrosserie est lustrée, les moteurs vrombissants, la musique forte.

³ Ce travail de recherche a été initié en 2001 dans le cadre d'un DEA en Sciences de l'information et de la communication, réalisé sous la direction de Patrick Baudry à l'Université Michel de Montaigne – Bordeaux III et intitulé « Le tuning : anatomie d'une pratique. Pour une étude communicationnelle de la voiture tunée et de sa mise en scène : images, signes et médias ». Ce travail avait révélé l'intérêt d'étudier cette pratique de transformation esthétique d'une automobile en lien avec les mutations étudiées par Alain Mons affectant l'architecture contemporaine et la question des images médiatiques.

⁴ Tout dépend, bien entendu, du degré des transformations effectuées sur les véhicules. Le *tuning* peut être très léger comme rendre méconnaissable le véhicule original.

privé. »⁵ Et c'est bien dans cette perspective que notre analyse va être menée. Ainsi, l'intérêt de mener une étude approfondie sur la pratique du *tuning* est accentué par la projection que les pratiquants opèrent sur leur automobile⁶. Ce sont les déplacements esthétiques, produits par la transformation de l'automobile, qui nous intéressent. Etant donné l'implication des pratiquants, nous pensons donc qu'un transfert s'effectue de la sphère du privé vers le quotidien urbain associé à la sphère publique.

C'est avec une visée sensible, telle que pouvait l'entendre Pierre Sansot⁷, que notre regard interrogera ces images mobiles comme les reflets de transformation affectant la transmission des images contemporaines, toutes à la fois sur un mode favorisant la collision et la fuite. Convoquer ici la pratique du sensible revient à solliciter un mode de regarder. C'est parce que du temps est laissé au corps percevant que les sens donnent accès aux mouvements des images. Il importe de prendre le temps de regarder ces voitures tunées pour que se révèlent les liens, en apparence inattendus, entre ces automobiles transformées et « l'esthétisation généralisée » analysée par Alain Mons. L'entrechoquement de processus du visible fait apparaître des images récurrentes, presque hallucinantes. Ainsi, à partir d'une analyse sémiotique⁸, nous allons relever les proximités visuelles que l'on peut trouver entre la pratique du *tuning* et les procédés de travail de surface dans l'architecture contemporaine⁹. Les modifications opérées sur les façades de l'architecture contemporaine se retrouvent bien dans les processus de transformation de l'automobile en voiture tunée. Que cela traduit-il de ces images ?

Pour analyser la pratique du *tuning*, nous allons tout d'abord questionner son pouvoir être. Il va s'agir de comprendre quels sont ses enjeux. C'est à partir de cela que nous pourrons ensuite interroger les liens entre images et automobiles transformées. En considérant la voiture comme écran, nous pourrons analyser quelles images s'y élaborent. Nous verrons enfin qu'il importe de s'extraire de la fixité de la surface parce que c'est également à partir de la prise en compte de la capacité de mobilité de l'automobile tunée, que les autres propriétés de l'image sont visibles.

1. Vrombissement et lustrage

A l'origine, le terme *tuning*¹⁰ proviendrait du verbe anglais *to tune*, qui signifie accorder des

⁵ Alain Mons, *Paysages d'images. Essai sur les formes diffuses du contemporain*, Paris, L'Harmattan, 2007, p. 11.

⁶ Sur laquelle nous allons revenir.

⁷ Pierre Sansot définit le sensible comme le niveau où se « produit la conjonction la plus élémentaire et la plus énigmatique (la plus admirable) du sens et des sens ». Autrement dit, le sensible « c'est toujours ce qui retentit en nous. » in Pierre Sansot, *Les Formes sensibles de la vie sociale*, Paris, P.U.F., 1986, p. 5.

⁸ L'approche sémiotique permet d'analyser les constructions visuelles opérées sur les automobiles par la pratique du *tuning* comme autant de signes participants à la construction du sens.

⁹ Alain Mons, *Paysages d'images. Essai sur les formes diffuses du contemporain*, ibid.

¹⁰ On trouve également le terme de « *custom* », customiser un véhicule s'apparenterait à l'ancêtre du *tuning*. Cet anglicisme, défini comme un « véhicule ou appareil dont a modifié l'aspect pour le personnaliser », aurait été pratiqué, avant le *tuning*. On retrouve aujourd'hui plus fréquemment ce terme pour signifier la personnalisation de vêtement par exemple. Le *tuning* concerne donc la modification d'un véhicule de série (voiture, camion, moto, scooter, etc.) pour des raisons d'esthétique et de performance. Chaque pays a également développé des styles propres sur lesquels nous n'insisterons pas davantage : les magazines et revues spécialisés se font l'écho des différentes pratiques.

instruments de musique. L'acception dont il est question ici, fait référence au réglage d'un moteur, à l'optimisation des performances d'une automobile, à la mise au point. Précisons également que le terme *tuning* n'est pas exclusif à l'automobile, il est également utilisé pour les ordinateurs par exemple¹¹. Même s'il n'existe, à notre connaissance, aucun travail mené sur l'histoire de la transformation¹², dans un but de personnalisation, d'une automobile, on peut toutefois relever des références récurrentes dans les discours des interviewés et les magazines et revues dédiés à cette pratique. Ainsi dans les années 1950-1960 aux Etats-Unis, la pratique des *Hot-rods* consistaient à modifier d'anciennes automobiles des années 1930-1940, non pour rouler quotidiennement, mais pour pratiquer le « *cruising* » dont l'objet est de circuler à très faible allure afin de laisser admirer, par les passants, les transformations effectuées sur les voitures (portant principalement sur l'abaissement du bas de caisse et l'amplification des ailes). On retrouve, pour le continent européen, la pratique de la personnalisation en Allemagne dans les années 1970-1980. C'est l'époque du « kit large » où l'objectif était d'augmenter la longueur d'une automobile. Des championnats sont également progressivement créés dont celui dénommé « Silhouette », devenu ensuite le championnat DTM, consacré à la course. Ainsi ce serait plutôt à partir de l'Allemagne que se serait développé le *tuning* en France vers le milieu des années 1980 où l'explosion de cette pratique est associée aux années 1994-1995-1996. Ce phénomène aujourd'hui s'étend avec le développement d'offres constructeur qui proposent des kits de *tuning* immédiatement ajustables sur un véhicule.

La pratique du *tuning* est associée à l'acte de personnalisation. D'une automobile courante, le « tuneur » fabrique une voiture toute à la fois personnalisée et identifiée à des modèles basés sur une certaine esthétique et un culte des performances. Les enquêtes menées auprès des pratiquants du *tuning*¹³ soulignent leur volonté de se démarquer en ayant une automobile différente des véhicules produits en série. L'automobile ainsi transformée perd d'une certaine façon sa caractéristique première, qui est de permettre et faciliter les déplacements, parce qu'elle est désormais associée au plaisir et à la beauté. Les pratiquants du *tuning* ne se servent généralement pas de l'automobile modifiée pour les déplacements quotidiens. De fait, la voiture tunée prend une place singulière ; elle se transforme ainsi en un objet protégé, sacralisé, mis à l'écart. Si la personnalisation vise à la différenciation, c'est parce qu'il y a la volonté de ne pas être associé à ce « "nous" indifférencié »¹⁴ pour reprendre l'expression d'André Akoun. Personnaliser revient à faire ou produire quelque chose selon son image projetée, ses envies afin de ne pas être associé au collectif. C'est ainsi par le *tuning* que les pratiquants aspirent à l'individualisation. Par la personnalisation, l'automobile transformée permet à l'individu d'avoir le sentiment qu'il acquiert une position sociale. En ce sens, la seconde phase du procès de personnalisation analysé par Gilles Lipovetsky souligne « la recherche de l'identité propre et non plus de l'universalité qui motive les actions sociales et individuelles »¹⁵. La pratique du *tuning* engage donc le conducteur en lui conférant une place dans la société par ce principe de personnalisation mais également le différencie en lui fournissant une « identité affirmée ». L'idée d'engagement est intéressante parce qu'elle permet de convoquer parallèlement la pensée de Didier Anzieu sur la métaphore du *Moi-peau*¹⁶. Ainsi, si un lien est fait entre les fonctions du Moi et l'enveloppe corporelle d'une

¹¹ C'est ce que l'on appelle le « *tuning PC* ».

¹² Pour rappel, cette recherche a été menée en 2000-2001.

¹³ Entretiens individuels semi-directifs.

¹⁴ C'est l'auteur qui souligne. André Akoun, *L'Illusion sociale*, Paris, P.U.F., 1989, p. 42.

¹⁵ La première phase du « procès de personnalisation » concerne les appareils du pouvoir et du management. Voir Gilles Lipovetsky, *L'Ere du vide. Essai sur l'individualisme contemporain*, Paris, Folio, p. 13.

¹⁶ Didier Anzieu, *Le Moi-peau*, Paris, Dunod, 1985, p. 5.

personne, ne peut-on pas également associer à l'automobile, et surtout à l'automobile tunée parce qu'elle est l'objet de projections toutes particulières, l'expression du Moi de son conducteur ? Dans le même sens, l'exigence sociale d'un corps en forme, que Patrick Baudry analysait en 1991¹⁷, ne se traduirait-elle pas, dans le *tuning*, par des transformations opérées sur l'automobile et non sur son conducteur, protégé en quelque sorte par cette carapace d'acier ? Patrick Baudry montre bien comment le corps bodybuildé nécessite une construction par à-coups : chaque muscle étant travaillé alternativement pour produire d'une forme imparfaite une image satisfaisante. Le *tuning* est également l'affaire d'un modelage patient et successif sur chaque partie de l'automobile. Avec le bodybuilding « ce n'est pas une toute puissance corporelle qui se conquiert. Mais plutôt une toute-puissance de la forme qui s'acquiert. Toute-puissance de la forme qui s'oppose à l'impuissance du corps »¹⁸. Ainsi perçue comme une interface entre un dehors et un dedans, l'automobile transformée, tunée, matérialise sa surface extérieure comme un écran sur lequel des projections sont opérées. C'est donc sans souffrance physique affectant son propre corps, que le pratiquant du *tuning* élabore méthodiquement une enveloppe (extra-corporelle) devenue désirée et désirable à ses yeux¹⁹.

La pratique du *tuning* comporte donc plusieurs aspects. Elle est au départ la transformation d'une voiture quelconque, voire ancienne, en automobile unique, personnalisée en modèle d'exception. Le *tuning* est également associé à l'idée de fabrique. Les pratiquants élaborent un véhicule par un équipement, intérieur et extérieur, singulier, sur les plans esthétique et mécanique. Pour préciser encore, le *tuning* se situe au-delà de la pratique, il semblerait bien être un usage au sens où l'emploie Michel de Certeau²⁰. Les pratiquants du *tuning* s'approprient l'automobile et la transforment en fonction de leur désir. Cela peut s'apparenter au braconnage quotidien des individus tel que l'a décrit Michel de Certeau²¹. Ce qu'il faut souligner c'est que cette activité de fabrique d'une « autre » automobile produit un assemblage visuel complexe. C'est par la prise de conscience que la pratique du *tuning* produit de la fabrique que se révèle la concentration des images sur la surface de la carrosserie. Et c'est aussi par la multiplicité et la superposition de ses élaborations successives que la surface de l'automobile, considérée comme un écran, façonne en retour de l'image.

Nous allons interroger le traitement spécifique réservé à la transformation visuelle de ces automobiles en le comparant au travail d'Alain Mons sur les façades du bâti où il rend visible ce qu'il nomme « les propriétés émulsives de l'image »²². L'hypothèse développée est que « l'architecture est devenue une *incarnation matérielle de l'image* au sens médiatique »²³. Il

¹⁷ Patrick Baudry, *Le Corps extrême. Approche sociologique des conduites à risque*, Paris, L'Harmattan, 1991, p. 43.

¹⁸ Patrick Baudry, *idem*, p. 43.

¹⁹ La dernière publicité pour la Renault Laguna, diffusée sur les écrans télévisuels français entre octobre et novembre 2008, est, du point de vue de l'habillage extra-corporel intéressante. Ainsi on voit un homme qui se rend successivement dans une bijouterie, pour rendre sa montre neuve, puis chez son revendeur d'électroménager pour rapporter son téléviseur à écran plat (acheté parce que c'est à la mode, précise-t-il), enfin chez un marchand de costume pour rapporter le costume (acheté pour le nom de la marque, explique-t-il). En revanche, lorsqu'il passe devant le concessionnaire Renault, il ne s'arrête pas et dit à propos de la Laguna : « je l'ai achetée parce qu'elle me plaît ». Ainsi avec cette voiture, il est question de plaisir, elle suffit à valoriser le possesseur, bien plus que la montre, le costume ou l'écran plat, qui apparaissent, à l'écran, comme de bien petites choses, en comparaison de cette automobile élégante et raffinée qui habille parfaitement le conducteur.

²⁰ Michel de Certeau (1980), *L'Invention du quotidien*, tome 1, Paris, Gallimard, 1990, 350 pages.

²¹ Michel de Certeau, *idem*, p. XXXVI.

²² Alain Mons, *Paysages d'images*, *op. cit.*, p. 136.

²³ C'est l'auteur qui souligne. Alain Mons, *idem*.

montre ainsi que l'image médiatique s'est progressivement immiscée dans l'architecture contemporaine qui en devient un lieu d'expression. Ainsi cinq propriétés sont envisagées par Alain Mons : « *la valorisation de la surface* », « *le système montage/collage* », « *le principe de transparence* », « *l'effet de discontinuité* » et « *le jeu habillage/déshabillage* »²⁴. Pour que le lien puisse se faire avec l'automobile tunée, deux modes de présence à l'image s'y distinguent. La pratique du *tuning* est d'abord la marque d'un attachement particulier à un véhicule à l'arrêt. C'est un objet qui est « bichonné », admiré. C'est donc l'immobilité et le voir qui caractérisent en un premier temps le *tuning*. Et c'est ensuite un rapport furtif qui peut coexister parce que la voiture tunée doit être aussi belle que véloce pour les « tuneurs ». L'attention particulière portée à ses capacités techniques et son apparence en font, lorsqu'elle est utilisée par son propriétaire, un objet en mouvement permanent, dont l'apparence trouble favorise, comme nous le verrons, la spécularité.

2. La carrosserie comme surface et comme écran

La voiture personnalisée est bien, pour reprendre une expression d'Alain Mons, une forme-écran « décrite comme une surface vide, indéfinie, où néanmoins certaines figures apparaissent pour permettre la projection-identification du spectateur »²⁵. Ainsi, la pratique du *tuning*, dont l'objectif est la modification de l'apparence par une transformation structurelle et matérielle, est un espace de projection-identification d'un pratiquant qui vise un projet d'automobile. Cependant ce qu'il produit n'est pas une Ferrari mais une voiture qui porte des signes apparentés bien souvent à ce modèle très particulier. De la même façon que l'architecte Robert Venturi a traité dès les années 1970, l'édifice comme une image ; il a fait de la façade un support essentiel, un affichage permanent destiné à transmettre des images²⁶, nous allons ainsi analyser quelles images trouvent dans la carrosserie comme écran, le lieu de leur diffusion.

Premier point que l'on peut souligner c'est ce qu'Alain Mons appelle « *la valorisation de la surface* »²⁷. Effectivement la pratique du *tuning* consiste à porter une attention particulière sur la carrosserie du véhicule. Différentes transformations peuvent être effectuées : par le rajout d'éléments pour améliorer l'aérodynamisme de l'automobile et par l'esthétique, avec la peinture. Cette dernière est généralement l'objet d'un travail spécifique. Des paillettes de différentes tailles peuvent être rajoutées pour obtenir un brillant plus ou moins profond. Il est également fréquent de retrouver l'usage de dégradés de couleur avec des peintures intitulées « caméléon » ou « scarabée » qui varient selon la luminosité. L'aspect même de l'automobile tunée est donc soumis à évolution selon l'angle pris pour la regarder. Des carrosseries de voiture peuvent également être sur-signifiées par des dessins et des inscriptions personnalisant (dauphins, personnages féminins, initiales des propriétaires, etc.). Ce travail de surface est essentiel parce que c'est la première chose visible de l'automobile. A cela il faut ajouter une autre attention portée à la carrosserie : le nettoyage. Les automobiles transformées sont assez rarement sorties de leur garage et sont très fréquemment cirées et lustrées. Le soin qui leur est porté peut paraître bien souvent excessif mais ce que cela produit est intéressant. La

²⁴ C'est l'auteur qui souligne. Alain Mons, *op. cit.*, p. 136-137.

²⁵ Alain Mons, *idem*, p. 59.

²⁶ Voir notamment Robert Venturi, Denise Scott Brown, Steven Izenour (1978), *L'Enseignement de Las Vegas ou le symbolisme oublié de la forme architecturale*, Sprimont, Mardaga, 2000.

²⁷ C'est l'auteur qui souligne. Alain Mons, *idem*, p. 136.

carrosserie devient une surface lisse et réfléchissante après un polissage. La brillance des matières employées pour la peinture associée aux produits nettoyants (toujours utilisés avec une peau de chamois), font de la carrosserie une matière à voir (parce qu'elle illumine, irradie), mais également à toucher (elle est lisse, colorée, douce, etc.). L'automobile est « polie » : pour faire le lien avec les acceptions de ce terme, elle est toute à la fois obéissance parce que le pratiquant en est maître (propriétaire et conducteur) et rendue douce par les caresses du tueur (avec la peau de chamois, les produits lustrant se passent en petits cercles concentriques)²⁸.

Alain Mons propose une deuxième propriété à ces images imbriquées dans le bâti contemporain par le système du montage-collage qui s'opère par la rencontre d'éléments inattendus qui trouvent sur la surface, de la carrosserie en l'occurrence, le lieu pour la rencontre et l'entremêlement. Avec ce procédé, Alain Mons montre que l'architecture emprunte au cinéma le système du montage qui permet l'agencement et la composition d'éléments disparates. Quant au principe du collage il est emprunté à la peinture, notamment chez les dadaïstes ou les surréalistes²⁹ ; dont un des principes de leur travail se compose par la rencontre d'éléments inattendus. De la même manière, la modification d'une automobile s'opère par l'assemblage d'éléments et de marques divers. Le *tuning* consiste en une transformation « manuelle » d'un véhicule en règle générale. C'est-à-dire que chaque élément rajouté est bien souvent récupéré puis transformé pour créer un élément unique par le propriétaire. Bien qu'il existe des kits proposés par les industriels pour transformer le modèle de série, le *tuning* demeure une pratique de l'assemblage d'éléments divers dans une temporalité relativement longue parce que c'est avec la patience et l'attention hebdomadaire que se produit la transition entre l'original et le modèle unique³⁰.

Enfin, toujours en ce qui concerne le travail effectué sur la surface de l'automobile transformée, on peut relever un troisième aspect, également en lien avec les propriétés émulsives de l'image relevées par Alain Mons, nommé « le jeu habillage/déshabillage »³¹. Ainsi tantôt les bâtiments architecturaux sont sur-signifiés par un habillage, tantôt ils sont dépouillés de signes ostentatoires. Par association, les automobiles tunées peuvent être transformées à travers une quantité importante d'accessoires plus ou moins superflus. De cette façon, la voiture se déguise et prend l'apparence d'un véhicule aux performances mécaniques époustouflantes prêt à se lancer dans une course de vitesse. Par exemple, les pratiquants peuvent y rajouter des ailerons sur-dimensionnés qui donnent l'image d'une voiture hors-norme. Dans le cas du déshabillage, la voiture tunée est, au contraire, débarrassée d'éléments superflus. Certains pratiquants œuvrent pour cette tendance dite « lisse », avec laquelle la voiture transformée est épurée d'éléments signifiants comme le logo de la marque et le modèle de l'automobile. On modifie le véhicule de manière à le rendre entièrement sobre. C'est donc tout un habillage-déshabillage de la voiture tunée qui est en jeu et qui, selon la tendance dans laquelle s'inscrit le pratiquant, fait le lien entre les architectures visiblement

²⁸ On voit bien que l'emploi de ces termes est révélateur de l'investissement psychique des pratiquants du *tuning* sur leur automobile et en quoi cela peut, peut-être, également témoigner de leur rapport aux femmes (traitées comme des objets).

²⁹ L'architecture « prend au pictural la façon de se faire rencontrer des éléments épars et contradictoires (art du collage chez les dadaïstes et les surréalistes, puis chez Matisse), dans une juxtaposition paradoxale sur le mode d'un « collage » impalpable entre éléments formels et temporels ». Voir Alain Mons, *Paysages d'images*, op. cit., p. 137.

³⁰ Dans notre enquête, les pratiquants de *tuning* travaillent et consacrent donc à leur passion, les soirs et surtout les week-ends.

³¹ C'est l'auteur qui souligne. Alain Mons, *Paysages d'images*, op. cit., p. 137.

simplifiées ou au contraire porteuses de nombreux éléments assemblés, destinés à habiller la façade³². Le jeu de l'habillage et du déshabillage est finalement perceptible dès que se pose la question du décor, qui est la marque d'une image à donner, d'une ambiance à développer.

Dans le travail d'Alain Mons, sur la force de diffusion de l'image médiatique dans l'architecture contemporaine, la perception de l'importance accordée à la surface comme écran, c'est-à-dire comme un support transmetteur ou réfléchissant, est fortement révélatrice de la place prise par l'image actuellement et en particulier l'image médiatique. Le fait que l'on retrouve ce principe dans la pratique du *tuning* marque bien leur force de pénétration dans notre quotidien (jusqu'à l'intégration par les pratiques mêmes).

3. Valse du visible

Si l'analyse des premières propriétés émulsives de l'image a permis de nous concentrer sur la surface du véhicule, sur sa « forme-écran », il importe de ne pas sous-estimer la restructuration qui s'opère sur l'espace du visible : c'est-à-dire que le cadre structuré de la voiture tunée, tel que nous l'avons vu jusqu'à présent, est également travaillé par une forte mobilité. La pratique du *tuning* n'est pas que la valorisation d'une image fixe, c'est également la production d'images furtives qui sont sans cesse en train d'apparaître et disparaître sur un mode *scintillant*³³.

Première propriété émulsive de l'image qui serait également présente dans l'automobile et qui, pour la voiture tunée, souligne son rapport intrinsèque à la célérité, « l'effet de discontinuité »³⁴. Pour Alain Mons, une rupture s'est opérée entre le bâtiment postmoderne et la ville, où il apparaît solitaire, sur-visible en quelque sorte. De la même manière, l'automobile transformée jure dans la ville. Hors-série, hors-catégorie, inhabituelle, la pratique du *tuning* produit bien davantage qu'un intermède dans la circulation quotidienne. L'espace habituel des voitures de série, mêlée à la circulation journalière et répétitive, n'est pas le sien : c'est bien parce que la voiture tunée ne semble pas à sa place dans la ville qu'elle émerge. Les précautions prises pour l'utilisation de ces voitures par leur propriétaire, les lieux où leurs présences sont valorisées sont bien à l'opposé du quotidien de la ville. La voiture transformée se fait fugace ; elle apparaît et disparaît dans l'espace urbain. L'incertitude liée à sa présence évanescence ainsi que les effets de lumière sur la carrosserie, qui renforce l'impression d'irréalité, favorise le jeu qui s'opère entre le visible et l'invisible pour lesquels Maurice Merleau-Ponty a souligné la réciprocité immanente en rappelant que « la surface du visible, est, sur toute son étendue, doublée d'une réserve invisible »³⁵.

En cela, « le principe de transparence »³⁶, autre propriété émulsive de l'image relevée par Alain Mons, peut augmenter le questionnement sur ce que donne finalement à voir

³² Voir notamment Robert Venturi, Denise Scott Brown, Steven Izenour (1978), *L'Enseignement de Las Vegas ou le symbolisme oublié de la forme architecturale*, op. cit., 2000.

³³ Alain Mons fait justement l'hypothèse « que dans un contexte de saturation d'images et de formes, l'espace du visible se complexifie, devient disparate. Ainsi dans notre relation quotidienne à l'espace hétérogène dans lequel nous sommes, le visible *apparaît* et *disparaît* continuellement de telle façon que nous ne savons pas si ce mouvement est pour lui-même ou en nous-mêmes. Nous avons alors le *scintillement du visible*. » C'est l'auteur qui souligne. Voir Alain Mons, *Paysages d'images*, op. cit., p.12

³⁴ Alain Mons, *idem*, p. 137.

³⁵ Maurice Merleau-Ponty (1945), *Phénoménologie de la perception*, Paris, Gallimard, 1992, p. 199.

³⁶ Alain Mons, *idem*, p. 137.

l'automobile transformée. Alain Mons distingue trois types de transparence : la translucidité³⁷, l'opacité, puis la spécularité. Ainsi, une importance particulière est accordée aux vitres des voitures tunées et ces trois modes se retrouvent bien souvent d'une façon ou d'une autre dans le travail opéré pour élaborer une automobile tunée. À côté du travail effectué sur la surface, les vitres sont également soumises à des transformations spécifiques. Des films y sont généralement déposés et choisis en fonction de leur couleur et de leur teinte, en lien avec ce que le pratiquant souhaite créer comme « esthétique », mais également avec ce qu'il souhaite ou non montrer de l'intérieur de son automobile. Ainsi, des trois types de transparence, la première, la translucidité n'appelle pas de modification particulière sur les vitres. De légères teintes permettent de donner une certaine uniformité à l'automobile tunée sans affecter le voir par et dans le véhicule. Autrement dit, la sphère « privée » du conducteur est totalement visible. Bien souvent cette manière de procéder est choisie par les pratiquants de *tuning* n'ayant pas installé de matériel sensible à l'intérieur du véhicule (installations sonores, DVD, etc.). Dans le deuxième cas, l'opacité permet de cacher toute à la fois l'intérieur et l'extérieur ; il n'y a aucune projection de l'extérieur sur les vitres de l'automobile. De cette façon, l'automobile se laisse voir pour elle-même, sans truchement, mais peut-être pour apparaître encore davantage. La voiture transformée est ainsi perceptible comme un bloc mobile. Enfin, Alain Mons distingue une modalité spécifique du concept de transparence en architecture, la spécularité. L'extérieur se trouve alors projeté sur les vitres et s'y reflète. Le public n'a non seulement pas de visibilité sur l'intérieur de l'automobile, mais le miroir créé reprend ce qui l'entoure et produit une impression d'étrangeté, accentuée souvent par le lustrage de la carrosserie. Il n'y a pour ainsi dire plus de limite entre l'intérieur et l'extérieur puisque l'automobile n'est plus vue en tant que telle, mais c'est ce qui l'entoure qui y est perceptible. Le verre associé au travail que la pratique du *tuning* va opérer dessus effacent alors toutes les limites entre le dedans et le dehors, à tel point que l'on peut se poser la question de savoir, où se situe désormais les limites précises de la voiture. Ainsi, une réelle « "dématérialisation" semble prendre le pas avec la préférence accordée à des éléments invisibles, flottants, aléatoires »³⁸. Ce principe de transparence, qui peut donc, de manière alternative, se transcrire sous la forme de la translucidité, de l'opacité et de la spécularité, est également une manière de s'inscrire dans la virtualité. En ce sens, l'image médiatique joue aussi avec cette impression de réel, comme la voiture tunée. Jean Nouvel rapporte, dans une discussion avec Jean Baudrillard que ses « bâtiments essaient de jouer sur les effets de virtualité, d'apparences ; on se demande si la matière est présente ou pas, on crée des images qui sont virtuelles, on crée des ambiguïtés. Un bâtiment peut jouer sur la transparence, mais il en jouera par rapport à un autre jeu, celui du reflet »³⁹. Parce que c'est bien « la disparition de la vision »⁴⁰ qui se joue, comme l'écrit Lydie Decobert, en lien avec son travail sur l'escalier et à propos des « étalements » de peinture de Georges Rousse qui « anamorphosent des espaces construits qu'ils déconstruisent immédiatement : formes géométriques ou taches

³⁷ Jacques Tati montre parfaitement le principe de la transparence appliqué à l'architecture dans le film *Playtime* où volontairement les vitres, formalisant la surface du bâtiment, disparaissent au profit de l'extérieur et de l'intérieur du bâti. Le film met en avant une indécision permanente entre l'intérieur et l'extérieur. Ainsi dès le départ du film deux nonnes circulent dans un couloir situé sur les pourtours du *building*. La caméra filme du dehors et pourtant le déplacement des sœurs est suivi comme si la surface du bâti n'existait pas et, pourtant la structure, bien visible, témoigne de la position extérieure de la caméra pour tourner la scène. Voir Jacques Tati, *Playtime*, 1967.

³⁸ Alain Mons, *Paysages d'images*, op. cit., p. 137.

³⁹ Jean Baudrillard, Jean Nouvel, *Les Objets singuliers. Architecture et philosophie*, Paris, Calmann-Lévy, 2000, p. 98.

⁴⁰ Lydie Decobert, *L'Escalier ou les fuites de l'espace. Une structure plastique et musicale*, Paris, L'Harmattan, 2005, p. 91.

colorées suppriment la lecture retenue ; le lieu prend un aspect spectral et immatériel, jusqu'à l'évacuation de tout repère de mesure ou d'orientation »⁴¹. L'image apparaît alors sans contour, l'enchevêtrement des images qui s'entrechoquent rend indécis le voir. Les lignes de fuite sont incertaines, l'image même est mise en doute tant ses modulations successives la font vaciller. A l'enchevêtrement des images s'associe de fait l'amalgame des éléments constitutifs de l'espace. Le scintillement devient si intense que peut-être plus rien ne se laisse finalement distinguer avec clarté.

Conclusion : Réflexivité des images

L'automobile tunée a donc été ici envisagée comme un espace d'expression d'un propriétaire. Et percevoir dans l'automobile des liens avec le travail de surface de l'architecture dévoile non seulement la richesse de cette pratique, qui la lie aux images médiatiques, mais également souligne l'importance des transformations en cours du visible. On peut effectivement distinguer sur la carrosserie de ces automobiles un travail spécifique notamment par la valorisation de la surface et du système du montage/collage. C'est de cette façon que le principe d'écran prend tout son sens, pour désigner les capacités réflexives engagées par l'image avec la pratique du *tuning*. La voiture tunée est effectivement en partie associée au dimension de l'apparence et de l'immobilité, parce qu'elle est en représentation. Pourtant, de manière tout aussi prégnante, la pratique du *tuning* est également liée à la vitesse, à la recherche permanente de célérité. C'est en ce sens, que l'on a pu analyser, la présence des autres propriétés émulsives de l'image relevées par Alain Mons. C'est ainsi la mobilité de l'automobile tunée qui fait, de sa présence, une forme mouvante liée au régime de l'apparition et de la disparition. La fabrique, opérée sur cet objet par les pratiquants du *tuning*, mène alors, dans ses formes les plus fortes, à la spécularité. Les images médiatiques, en provenance du cinéma ou des pratiques artistiques contemporaines, trouvent, avec la forme-écran des bâtiments architecturaux et des voitures tunées, l'espace de leur diffusion. Et ce sont ces propriétés qui montrent la force de la réflexivité de l'image, sans cesse en train de rebondir, de se diffracter, comme si l'image médiatique œuvrait individuellement à cela.

Bibliographie

- Hannah Arendt, *Condition de l'homme moderne*, Paris, Pocket, 1983.
Didier Anzieu, *Le Moi-peau*, Paris, Dunod, 1985.
Georges Balandier, *Le Désordre : Eloge du mouvement*, Paris, Fayard, 1988.
Roland Barthes, « La nouvelle Citroën », in *Mythologies*, Paris, Seuil, 1957, p. 150-152.
Jean Baudrillard, *Le Système des objets*, Paris, Gallimard, 1968.
Jean Baudrillard, *La Société de consommation*, Paris, Folio, 1970.
Patrick Baudry, *Le Corps extrême : Approche sociologique des conduites à risques*, Paris, L'Harmattan, 1991.
Patrick Baudry, *Violences invisibles : Corps, monde urbain, singularité*, Bègles, Les Editions du Passant, 2004.
Cornélius Castoriadis, *L'Institution imaginaire de la société*, Paris, Seuil, 1975.
Michel de Certeau (1980), *L'Invention du quotidien*, tome 1, Paris, Gallimard, 1990.
Yves Chalas (2000), *L'invention de la ville*, Paris, Anthropos, 2003.

⁴¹ Lydie Decobert fait ici particulièrement référence à des œuvres effectuées à Tokyo en 1987 ou à Dijon en 1994.

Lydie Decobert, *L'Escalier ou les fuites de l'espace. Structure plastique et musicale*, Paris, L'Harmattan, 2005.

Gabriel Dupuy, *Les Territoires de l'automobile*, Paris, Anthropos, 1995.

Alain Ehrenberg, *L'Individu incertain*, Paris, Calmann-Lévy, 1995.

Maurice Merleau-Ponty (1945), *Phénoménologie de la perception*, Paris, Gallimard, 1992.

Alain Mons, *La Métaphore sociale. Image, territoire, communication*, Paris, P.U.F., 1992.

Alain Mons, *Paysages d'images. Essai sur les formes diffuses du contemporain*, Paris, L'Harmattan, 2007.

Régine Robin, *Berlin Chantiers : Essai sur les passés fragiles*, Paris, Stock, 2001.

Pierre Sansot, *Les Formes sensibles de la vie sociale*, Paris, P.U.F., 1986.

Robert Venturi, Denise Scott Brown, Steven Izenour (1978), *L'Enseignement de Las Vegas ou le symbolisme oublié de la forme architecturale*, Sprimont, Mardaga, 2000.

Paul Virilio, *Esthétique de la disparition*, Paris, le Livre de Poche, 1989

Résumé

Cet article interroge la pratique du *tuning* comme fabrique d'un espace investi par l'image médiatique. Nous étudions, tout d'abord, les principes de cette pratique pour relever qu'elle est la marque d'une identification-projection de la part des pratiquants. C'est à partir de cela que nous avons ensuite montré que la surface de la carrosserie, considérée comme écran, sert de support aux « propriétés émulsives de l'image » en référence à Alain Mons. En lien avec l'architecture, la voiture transformée marque son lien étroit à l'image et se fait espace de représentation.

Mots-clés

Communication, images, architecture, automobile, *tuning*, esthétique

Summary

« Surface images, movements of image. Practice of the car tuning and aesthetics transformations »

This article questions the practice of the tuning as the fabrication of a reflexive form for media images. First of all, we study the principles of this practice, to notice that it is the mark of an identification-projection on behalf of the practicing. It is from it that we have then showed that the surface of the bodywork, considered as a screen, acts as support in “the attributes of emulsification of the picture” in reference to Alain Mons. In link with architecture, the transformed car marks its link in the image and makes itself space of representation.

Key-words

Communication, images, architecture, car tuning, aesthetics